

NUMMER 1 2020

diepgang

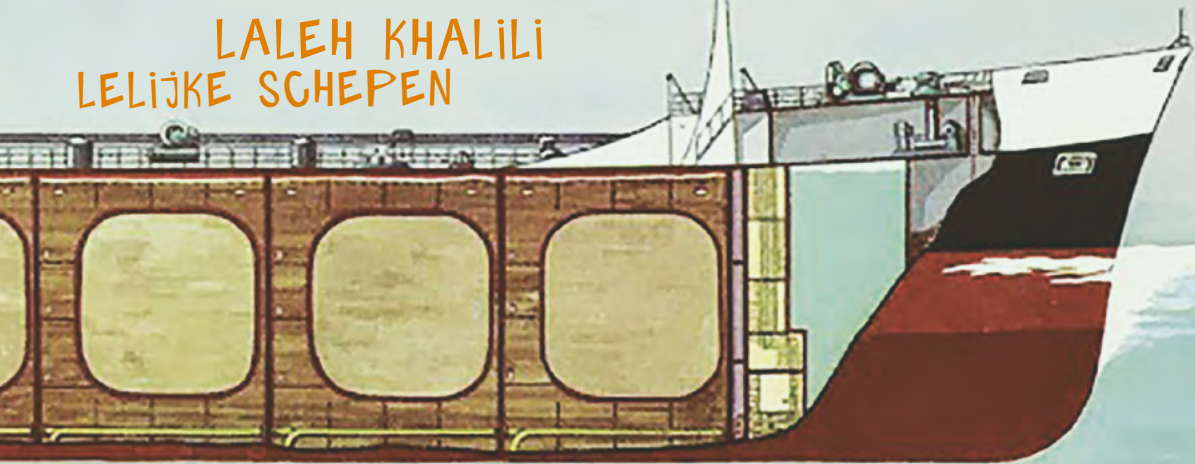
EENENWINTIGSTE JAARGANG KWARTAALBLAD MARITIEM PASTORAAT



Port Betaald



LALEH KHALILI
LELIJKE SCHEPEN



ZEEMAN IN BUBBELBAD
HOMO'S AAN BOORD

VAN DE REDACTIE

Wetenschappers en journalisten lijken steeds meer oog te krijgen voor wat er zich op zee allemaal afspeelt. Jarenlang werden zeevarenden slechts vanuit de universiteit van Cardiff bestudeerd en waren ze op televisie alleen maar te zien op het kanaal van National Geographic. Inmiddels organiseert de Rotterdamse universiteit lezingen op dit gebied, worden er boeken over het leven aan boord geschreven en valt in gerenommeerde kranten als the New York Times als the Guardian regelmatig een uitgebreid artikel te lezen over de koopvaardij en diepzeevisserij. In Diepgang doen we hier graag verslag van. Onze redacteuren doen daarbij natuurlijk ook hun zegje over de bevindingen van de buitenstaanders (want dat zijn wetenschappers en journalisten). Hopelijk heeft dit een lezenswaardig blad opgeleverd.

Léon Rasser

IN DIT NUMMER

3 Opgewekt

Paasmeditatie

5 Herdenking WO 2

Koopvaardij speelde beslissende rol

6 Gevaar

Astrid Feitsema

8 Alarmbellen

Gaby Niethoven

10 Het gevaarlijkste beroep

Het hangt er vanaf welke krant je leest

12 De jungle op zee

Zeelieden en zeedieren in de knel

15 Odina

Nederlandse oorlogstanker

16 Interview

Professor Laleh Khalili

20 Piraterij

In Nederland nog altijd geen goede wet

22 Piraterij

De golf van Guinee is wetteloos

24 Zeemanscentrum 'the Bridge'

Niet in de haven maar in een
lieflijk dorpje

30 Mark van Wonderen

Schepen nog lelijker dan een
Chinees restaurant

32 Dronken zeeman

Soms zit hij in een bubbelbad

34 Echte zeeman

Kromme zeemanslogica

36 Dan is er een vliegtuig

Gedicht

37 Homo's aan boord

Kees Wiersum raakt niet in paniek

39 Adressen zeemanshuizen

en pastores

COLOFON

diepgang is een gezamenlijke uitgave van de Nederlandse Zeevarendencentrale en de Stichting Pastoraat Werkers Overzee | **Redactie** Joost de Bruijn, Astrid Feitsema, Stefan Francke, Jos Hilberding, Hans Luesink, Gaby Niethoven, Helene Perfors, Léon Rasser (hoofdredacteur), Liesbeth Visser en Kees Wiersum | **Redactieadres** Veembroederhof 164, 1019 HC Amsterdam | **Oplage** 2000 | **Verspreiding** Nederlandse koopvaardij- bagger- en diepzeevisserijschepen, Nederlandse zeemansclubs en abonnementen | **Grafische vormgeving** Anja Verhart | **Druk** Drukkerij Rijpsma, Rozenburg | **ISSN** 1567 - 3472 | Een **abonnement** op **diepgang** is mogelijk door donateur te worden (voor minimaal 25 euro per jaar) van de Nederlandse Zeevarendencentrale, Stationsstraat 112, 3881 AG Putten IBAN: NL72 INGB 0000 144030 (ook voor giften en donaties)

MEDITATIE

OPGEWEKT

In elk vissersdorp is het te vinden, een monument voor hen die op zee gebleven zijn. Soms is het een beeld van een moeder of echtgenote die over de zee tuurt in de hoop haar geliefde te zien terugkeren. Vaak is het een lijst van in steen gebeitelde namen. Een lijst die altijd langer kan worden. Zoals vorig jaar in Urk. Toen verdronken er twee garnalenvissers.





Wie naar zee gaat, neemt de beslissing om risico te nemen. De vele afbeeldingen aan boord van Maria, Jezus of engelen hebben hiermee te maken. Net zoals dat er scheepsbijbels worden mee- genomen.

Zou dit zijn zodat men aan boord niet vergeet aan God te denken? Zonder Zijn zegen vaart immers niemand wel. Of zijn de afbeeldingen en de bijbel een waarschuwing voor de opvarenden? Dat men niet vergeet dat alleen God machtiger is dan de zee? Dat de mens kwetsbaar is en niet hoogmoedig moet worden? Dat men zorgvuldig en voorzichtig te werk gaat? Of gaat het om nog iets anders? Gaat het om de momenten waarbij het schip in nood is en men het niet meer weet? Dat er dan om hulp van boven gevraagd kan worden? Dat men mag hopen op een wonder?

Een heel andere vraag die gesteld kan worden is waarom Jezus tijdens zijn leven op aarde een aantal vissers uitkoos als leerling. Waarom juist hen? Zou het zijn omdat vissers weet hebben van de dood en dit hen er niet van weerhoudt te gaan varen? Het verhaal dat gaat over Jezus Christus is dat hij sterker bleek dan de dood. Verteld wordt dat hij daar gewoon doorheen ging. Zoals zijn voorouders ooit door de Schelfzee liepen. Weg van het land waar ze slaven waren en op weg naar het land van melk en honing.

Jezus vraagt zijn volgelingen om hetzelfde te doen. Om niet bang te zijn maar het avontuur aan te gaan. Om de weg te gaan waarvan je diep van binnen weet dat die goed is. Dat je daarbij je angsten, ja, zelfs je doodsangsten overwint. Maria heeft Jezus nooit pro-

beren tegen te houden. Het was haar duidelijk dat hij zijn eigen weg moest gaan. Jezus wist dat die moeilijk was maar hij moest toch gaan.

Het verhaal gaat dat, hoewel Jezus gekruisigd werd en begraven, hij niet dood is maar leeft. Dit is verteld door een engel. Hij sprak de vrouwen aan die bij zijn graf rouwden om Jezus' dood. Hij deed dit op zo'n manier dat ze opgewekt werden.

Voor een ieder die in zijn leven een weg gaat die niet zonder gevaar is, is dit een verhaal dat herinnerd moet blijven. Vandaar die afbeeldingen van Maria, Jezus, engelen en die scheepsbijbel aan boord. Hopelijk is het verhaal bij de mensen die ze aan de wal achterlaten ook bekend!

Léon Rasser

HERDENKING TWEEDE WERELDOORLOG

Op het Plein 1940 - 1945 in IJmuiden staat een beeld dat veel zegt over de strijd tegen het fascisme tijdens de Tweede Wereldoorlog. Een zeevarende, een visser en een soldaat staan met de ruggen naar elkaar toe. Ze kijken alledrie een andere kant op. Het lijkt alsof de maker wil uitdrukken dat ze, zonder het van elkaar te weten, een bijdrage hebben geleverd aan de bevrijding van Nederland.

ZEEVARENDEN SPEELDEN EEN DOORSLAGGEVENDE ROL

Bijzonder is dat er voor de zeevarenden vlakbij de zeesluizen nog een andere beeld staat om de zeevarenden te eren. Soms wordt de vraag gesteld of dat niet wat overdreven is. Dan weet men niet dat zeevarenden als enige beroepsgroep doorslaggevend werk hebben verricht voor de bevrijding van Nederland. Het is ook de groep waarin de meeste levens verloren gingen. Het transport van soldaten, militaire middelen en brandstof ging met enorme risico's gepaard. Vele zeelieden vonden de dood door mijnen, luchtbombardementen en de torpedo's die vanaf duikboten werden afgevuurd.

Zeevarenden zijn inmiddels erkend als veteraan door het ministerie van Defensie. Nog steeds worden er koninklijke onderscheidingen aan hen uitgereikt. Gezien hun enorme verdiensten gebeurt het nu ook nadat ze zijn overleden.

De lezers van Diepgang worden van harte uitgenodigd de oorlogshelden te eren door het bijwonen van een herdenking. De belangrijkste vindt op **4 mei** 's ochtends plaats bij **'de Boeg'**, nabij de Erasmusbrug in **Rotterdam**.

Op de website www.koopvaardijpersoneel40-45.nl valt te lezen waar en wanneer andere herdenkingen van koopvaarders plaatsvinden.

Léon Rasser



Work safe.
Home, safe.
As easy as 1, 2, 3.

Gevaarlijk

Mijn gedachten gaan nog best vaak naar de twee Urker vissers die eind vorig jaar verdronken toen ze boven Texel zonken met hun garnalenkotter. Slecht weer, windkracht vijf en donker. De boot is omgeslagen en alles moet heel snel gegaan zijn, want de mannen werden teruggevonden in de stuurhut. Ik probeer me voor te stellen hoe het moet zijn voor de achterblijvende families.

De kinderen zullen moeten opgroeien zonder de aanwezigheid en de kracht van hun vader. Ze hebben bovendien een moeder die rouwt om alles wat haar lief is en tegelijk de zorg en de opvoeding alleen zal moeten doen. Wat een totale ontwrichting van een gezin!

GEVAARLIJK

Als er een storm raast om het huis ben ik niet bang dat ons iets overkomt. We zitten veilig ingeklemd tussen de burens in ons rijtjeshuis. Maar ik heb de film 'The perfect storm' twee keer gezien en dus maak ik me wel zorgen over de schepen op zee. De beelden van de wild slingerende visserskotter in deze rampenfilm; ik word er misselijk van.

Kapitein George Clooney neemt onacceptabele risico's met zijn scheepje. Daarnaast hebben ze ook nog eens heel veel pech met van alles en nog wat. Uiteindelijk gaan ze met z'n allen jammerlijk ten onder. En is het janken geblazen bij een emotionele afscheidsceremonie die de nabestaanden houden. De lichamen zijn niet gevonden, dus gebruiken ze ingelijste foto's van de mannen om toch afscheid te kunnen nemen.

"Je moet ook niet naar die film kijken! Er klopt niks van", zegt mijn schoonvader, die vijftig jaar lang kottervisser van beroep was. Hij kan het dus weten. Maar ook hij heeft het nodige meegemaakt. Zo brandde op een nacht zijn kotter af. Urenlang probeerde de bemanning te blussen, maar tevergeefs. Uiteindelijk moesten ze op de Noordzee het schip verlaten. Iedereen werd gered, maar dat was voor het thuisfront pas na zeven uren duidelijk. De angst en de wanhoop die zijn vrouw voelde zal ze nooit meer vergeten, net als de intense opluchting toen ze hoorde dat haar man het had overleefd.

**Draag gehoorbescherming/
veiligheidskleding**



In een artikel in de Engelse krant The Guardian van 10 januari 2015 stelt auteur Rose George dat varen een van de gevaarlijkste beroepen is en de oceaan de gevaarlijkste werkplek. En dat er bij slecht weer meer ongelukken gebeuren. De diepzeevisserij kent veel slachtoffers, maar de scheepvaart in zijn totaliteit ook. Er worden verschillende oorzaken voor genoemd, zoals slechte schepen, te krappe bemanning, fatigue, maar ook allerlei soorten ongelukken. Verder

valt er te lezen dat 60 procent van alle rampen in de scheepvaart uiteindelijk het gevolg zijn van fouten die gemaakt worden door de bemanning. Dat iemand bekaaf is en het daarom verkeerd aanpakt, komt het meeste voor.

**Beperkt toegankelijk,
ga hier niet naar binnen!**

Het schip waar ik wel eens kom omdat mijn man er werkt is bijna nieuw. Er is voldoende bemanning en iedereen krijgt op tijd zijn rust. Heel geruststellend allemaal. Aan de binnenkant is het schip behangen met veiligheidswaarschuwingen, misschien dezelfde als bij jou aan boord. Het zijn er zoveel dat ik me kan voorstellen dat je ze als stemmen in je hoofd hoort. Net zoiets als de stem van je moeder die jaren na haar overlijden nog nagalmt, zo ziet ze nog kans je voor van alles en nog wat te waarschuwen.

Als je iets aanzet dan moet je het ook weer uitdoen

Als je de deur opent moet je hem ook weer sluiten

Was nu je handen! (En een uitleg over hoe je in 7 stappen je handen moet wassen)

Deze opgeplakte waarschuwingen zijn enorm schreeuwerig vormgegeven in de hoop dat ze goed opvallen. Maar omdat het er zoveel zijn gebeurt dat niet. "Het zijn zo veel voorschriften", moppert mijn man "dat je niet eens meer toekomt aan zelf logisch nadenken, en dat is pas gevaarlijk." "Veiligheid is jouw verantwoordelijkheid. Own it."; wordt nog ergens met een vinger naar de lezer gewezen. En: 'Werk veilig, thuis, veilig. Zo simpel als tot drie tellen.'

Beste lezers, pas alsjeblieft goed op jezelf en op elkaar. Rust goed uit en probeer de tijd te nemen om logisch na te denken. Zorg er voor dat je weer naar huis kunt, naar de mensen die je liefhebben en op je wachten. Je kunt niet worden gemist.



Groet, **@strid**

ALARMBELLEN

AAN BOORD WERD IK OOI T EENS WAKKER DOOR BRANDALARM. BINNEN NO-TIME STOND IK NAAST MIJN BED. HOE WAS DE PROCEDURE OOK ALWEER? MOEST IK NU NAAR HET VERZAMELPUNT OP HET POOP DECK OF NAAR DE BRUG? GELUKKIG HOORDE IK OP DE GANG AL DIRECT DAT DE HAARD GEVONDEN WAS. HET BLEEK DE 3E STUURMAN TE ZIJN DIE ZIJN EERSTE REIS AAN HET MAKEN WAS. DIE HAD NOG NIET DOOR DAT JE EEN PLAS WATER NAAST JE DOUCHE BETER KUNT DEPPEN MET EEN DOEK DAN OPZUGEN MET DE STOFZUIGER. DAAR IS HIJ NATUURLIJK WEL DE HELE REIS NOG MEE GEPLAAGD. GELUKKIG VIEL DE SCHADE MEE EN IK KON TERUG MIJN BEDJE IN.



Thuis had ik laatst mijn zeeman aan de telefoon. Ons gesprek werd bruusk onderbroken door de melding via de intercom dat ze op zoek zijn naar waar die rubber brandlucht vandaan komt. Ik bel straks wel terug zegt hij. En dan gaan bij mij alle alarmbellen af, in mijn hoofd dan. Wat als? Hoe moet dat nu? Kunnen ze van het schip afkomen? Zullen ze het allemaal redden? Na vijf minuten doemdenken komt het verlossende telefoontje. Niks aan de hand hoor, je hoeft je niet ongerust te maken. Klein brandje in de workshop.

Het varen is niet zonder gevaren. Een ongeluk zit in een klein hoekje, en aan boord zijn die hoekjes niet van karton. Keiharde stalen wanden. En wie daar tegenaan kwam, in een moment van onvoorzichtigheid, heeft dat flink kunnen voelen.

Zoals ik, foto's makend op de trap buiten bij de accommodatie. Helemaal in de ban van die vreemde vogel die daar rond het schip vloog. Er werd op dat moment onder mij water gebunkerd en het was bijna klaar. Wist ik niet. Plotseling spoot met een rotgang het water uit de pijp,

overflow. Ik schrok me wild, probeerde de trap af te rennen, maar gleed uit en met een klap knalde ik tegen de accommodatie aan. Resultaat: twee blauwe armen en een flinke bult op het hoofd. Waarom gaat er bij zo'n overflow geen alarmbel af of zoiets?

Met een wild wiebelend bootje werd ik ooit midden in de nacht naar het schip gebracht. Of ik maar even aan boord wilde klimmen. Ik stond op dat notendopje naar boven te kijken. Hoever is dat? 20 meter minstens. De loodsladder werd uitgewooid en ik mocht/moest als eerste gaan. Mens, mens, wat een ellende.

Mijn vingers om de touwen in een pitbullgreep, om nooit

meer los te laten. Waarom doe ik dit? Wat doe ik mezelf aan? Wat als ik val? Waarom wilde ik ook alweer meevaren? Kan die man van mij niet een gewone kantoorbaan nemen? Van alles ging door mijn hoofd, maar mijn vingers weigerden om de volgende tree te pakken.

"Je kunt het" werd er van bovenaf geroepen. En na een eeuwigheid ging ik, heel langzaam, heel bang maar wel met een heel klein beetje stoer gevoel. Zie mij daar gaan.

Net vroeg ik het nog aan mijn zeeman. Het was toch echt 20 meter? Hij liet een bulderende lach horen.

"Je bedoelt daar toen in Malta? Dat was maar 7 meter hoog ..."

Ik moest denken aan de tijd dat ik deze man net had leren kennen. Toen gingen bij mij alle alarmbellen af want hem wilde ik hebben.

Gaby Niesthoven

ZEEMAN

HET GEVAARLIJKSTE BEROEP

LAATST HAD IK EEN DISCUSSIE. DIE HEB IK WEL VAKER MAAR DITMAAL GING HET OVER IETS WAAR IK NOG NOOIT BIJ STILGESTAAN HAD. DE STELLING WAS DAT ZEELUI HET GEVAARLIJKSTE BEROEP TER WERELD UITOEFENEN. DAAR KEEK IK WEL EVEN VAN OP, IK WIST NIET DAT IK AL MEER DAN VEERTIG JAAR CONTINU HET LOT HAD GETART! JA, NATUURLIJK LOPEN WE EEN ZEKER RISICO, MAAR ZIJN WE DAAR NIET VOOR OPGELEID EN GETRAINDD? EN MOETEN WIJ NIET ELKE JAAR WEER HERHALINGSCURSUSSEN DOEN? NOU DAN, VALT TOCH WEL MEE, DAT GEVAAR?

Maar mijn gesprekspartner hield voet bij stuk. Of ik niet wist dat onder zeevarenden de meeste zelfmoorden voorkwamen ... Daar werd ik even stil van, had ik immers zelf niet meegemaakt dat gedurende mijn carrière twee bemanningsleden 'het voor gezien' hielden? Tja, wanneer je in een depressie raakt aan boord, is het voor de minder sterke en stoere zeelui soms maar een klein stapje. Op de potdeksel, stap naar voren en de vergetelheid in. Maar maakt de nabijheid van water daarom het varen extra gevaarlijk? Lopen dan ook mensen die dagelijks langs een kanaal naar hun werk rijden extra gevaar (één rukje aan het stuur en ...)?

"Wanneer het over gevaar gaat denk ik meer aan het werken op grote hoogten zoals iemand die hoogspanningsleidingen aanlegt of op de turbineruimte van een windmolen werkt. Andere beroepen zijn vele malen gevaarlijker!" betoog ik. Want wat te

denken van een politieman in Beiroet, een winkelier in Idlib – om nog maar eens wat te noemen. Maar nee, zeeman valt onder de hoogste categorie gevaarlijke beroepen, aldus mijn discussiepartner. Hij had het gezien in een Engelse kwaliteitskrant.

Zelf kan ik natuurlijk ook de onderzoeks-journalist uithangen. Internet geeft raad. En wat blijkt? Het is een item, gevaarlijke beroepen is een hype! Heel snel vind ik twee artikelen, één afkomstig uit *de Volkskrant* en het andere van *Janssen Interim Services*, wie of wat dat ook moge zijn. Twee artikelen met de top tien van gevaarlijke beroepen. Ik ben benieuwd.

Aha, volgens *de Volkskrant* is een gevaarlijk beroep bijvoorbeeld een **CIRCUSARTIEST (OP PLAATS 9 IN DE TOP TIEN)**. Dacht ik het niet? Werken op hoogte is gevaarlijk: wij werken ook op hoogte maar dan mét een harnas



TER WERELD

BOOMCHIRURGEN (PLAATS 8)

aan! Ook **BOOMCHIRURGEN (PLAATS 8)** en **DAKWERKERS (PLAATS 7)** hebben risicovolle bezigheden. Die werken ook op hoogte! Hebben deze werkers geen beveiligingsprotocollen? En dan de meer voor de hand liggende gevaarlijke beroepen, de klassieke zoals **(OP PLAATS 6) POLITIEMANNEN** (alleen mannen?), **BRANDWEERLIEDEN** en **MILITAIREN (OP RESPECTIEVELIJK PLAATS 3 EN 2)**. Het wordt spannend, wat staat er op de eerste plaats: het meest gevaarlijke beroep ter wereld? Is het 'de zeeman'?

Nee, niet een machinist, stuurman, matroos of zelfs niet de kapitein lopen het meeste risico. Het meest gevaarlijke beroep ter wereld is ... **DE GLAZENWASSER**. Jawel, die gewone glazenwasser, hoog op een ladder staand, in weer en wind, niet gezeurd tegen vallen. In het rijtje van tien meest gevaarlijke beroepen staat maar één maritiem beroep: de **ZEEVISSER OP PLAATS 4**.

Op de lijst van *Janssen Interim Services*, overigens grotendeels verschillend van de lijst uit de *Volkskrant*, staan ook geen zeelui. Wel: **BUSCHAUFFEUR IN GUATEMALA**, **PILOOT IN RUSLAND**, **MIJNWERKER IN CHINA**, en **JOURNALIST**. Ook de **(DIEP)ZEEVISSER** wordt genoemd maar het gevaarlijkste beroep is volgens *Janssen*: **POLITIEAGENT IN MEXICO**. Dáár kan ik me iets bij voorstellen! Maar ook hier dus ook geen zeeman die zich zorgen moet maken.

Dat doe ik dan ook niet. Na dit schrijven ga ik weer naar Amsterdam voor de tweejarige medische keuring (oppassen bij het oversteken!) en daarna ben ik nog een paar dagen thuis.

ZEEMAN, HET MEEST GEVAARLIJKE BEROEP TER WERELD?

BWAH, VALT WEL MEE ...

Kees Wiersum



De jungle op zee

Wat voor voetballers de Champions League is, voor filmmakers de Oscar, is de Pulitzerprijs voor schrijvers en journalisten. Onlangs heeft Ian Urbina van de beroemde krant *the New York Times* deze prijs gewonnen met zijn boek *De jungle op zee*. Het gaat over de diepzeevisserij en koopvaardij.

ieden en zeedieren in de knel



Het boek bestaat uit 15 hoofdstukken die je in willekeurige volgorde kunt lezen. Bij het lezen ervan kreeg ik het gevoel dat ik in een tijdschrift zonder foto's zat te lezen. Het was makkelijk om mijn aandacht te houden bij deze dikke pil. Na afloop had ik echter geen voldaan gevoel van het doorploegen van dit boek. Het boek bevat veel interessante informatie maar ik weet niet goed wat ik ermee aan moet. Het komt denk ik omdat Urbina allemaal extreme situaties beschrijft. Twee van de artikelen gaan over de radicale

actiegroep 'Sea Shephard' die met geld van rijke mensen uit de filmwereld met een soort oorlogsschepen illegale visvangst probeert te stoppen. Zij grijpen in omdat niemand anders dit doet. Interessant is dat de eigenaars van illegale vissersschepen soms de opdracht geven aan hun bemanning om hun schip tot zinken te brengen. Het gaat hun dan niet om het opstrijken van het verzekeringsgeld maar om het vernietigen van bewijsmateriaal. Extreem is ook de situatie van Aziatische vissers. Eigenaren

van oude, vieze, inefficiënte schepen ronselen onder valse voorwendselen vissers in landen als Cambodja en Indonesië. Ze moeten letterlijk als slaaf werken. Het is echt te triest voor woorden dat mensen met metalen halsbanden geketend worden. Volgens de daders is dit nodig om er zeker van te zijn dat ze blijven werken om een zogenaamde schuld af te lossen. Andere slaven vissen zonder dat ze het weten bij Somalië en worden daar soms aangezien voor piraten. Met de dood tot gevolg.

Vissers verliezen ook hun leven bij de strijd om visgronden. Bemanningen van grote vissersschepen nemen het recht soms in eigen hand. Kleine bootjes worden tot zinken en de bemanning wordt doodgeschoten. Gelukkig kan vanuit de zeemanshuizen in de marge soms hulp geboden worden aan mensen die onder deze afschuwelijke omstandigheden moeten werken. Met de opbrengst van de collectes van een kerk wordt een slaaf weleens vrijgekocht of een vliegticket aangeschaft. Wat de dominees en priesters opvalt is hoe naïef de vissers waren. Ze wilden wel erg graag geloven dat ze geld gingen verdienen en deden geen moeite om te controleren of de beloftes wel klopten. In het boek is niet alleen aandacht voor menselijk leed op zee. Ook voor de problemen van zeedieren is ruimschoots aandacht in dit boek. Er is sprake van overbevissing, marteling van vissen en vervuiling. Ook de opwarming van het water heeft negatieve gevol-

gen voor het leven daarin. Wat mij opvalt is dat ook hier sprake is van naïviteit. De gedachte dat de oceanen zo groot zijn dat ze niet leeg gevestigd kunnen worden en alle rommel die je erin gooit wel verdund zal worden klopt niet. Hoe aange-naam deze gedachte ook is. Toen ik bij het tiende hoofdstuk was aangeland kreeg ik het gevoel dat ik het nou wel wist. Toen begon me ook te storen dat Urbina alleen maar aandacht heeft voor uitwassen van de zeevaart. Zelf raakte ik benieuwd naar ideeën om de problemen op te lossen. Urbina begint hier pas na hoofdstuk 15 mee in een soort slotwoord. Helaas komt hij niet verder dan het geven van praktische tips. Zo zou je bepaalde vis niet moeten eten en de CO₂ uitstoot van je vliegvlucht financieel moeten compenseren door iemand wat bomen te laten kopen. Dat lang niet iedereen zijn vrijblijvende advies gaat overnemen lijkt hem niet te deren. Mijn idee is dat hij iets onnodig laat liggen. Zo beschrijft hij in het laatste hoofdstuk dat Sea

Shephard steeds meer steun krijgt van vissers die van hun vals spelende concurrentie af willen. Dit deed mij denken aan reders die kwaliteit nastreven. Die zijn blij dat de ITF andere reders dwarszit omdat ze hun personeel onderbetalen. Een beetje vergelijkbaar is de oproep van de redersvereniging om een toeslag op de scheepsbrandstof in te voeren. Met de opbrengst zou de ombouw naar waterstofmotoren betaald moeten worden. De reders kunnen dit natuurlijk alleen niet zelf organiseren. Dat moet de overheid doen. Vele mensen vragen zich af waarom er zo weinig leiderschap wordt getoond op het gebied van uitbuiting en vervuiling. Misschien kan Urbina zijn talenten en bijbehorende hoge status in de journalistieke wereld gebruiken om te onderzoeken waarom dit niet gebeurt. De zee is uiteindelijk maar tot op zekere hoogte een jungle.

Léon Rasser



Op de omslag van dit nummer is de Nederlandse tanker *Ondina* afgebeeld. Dit schip werd gebruikt om olie te transporteren tijdens de Tweede Wereldoorlog. Op de Indische oceaan werd het aangevallen door twee schepen van de Japanse marine. Met bescheiden militaire middelen wist men één van de vijandelijke schepen tot zinken brengen. De *Ondina* zelf was onbestuurbaar geworden. Toen de bemanning in de reddingsboten was gestapt, boden de Japanners geen hulp terwijl dit volgens het oorlogsrecht wel moet. Men werd zelfs onder vuur genomen. Toen de Japanners waren verdwenen, bleken er vijf mensen te zijn omgekomen. De overlevenden wisten het schip weer aan de praat te krijgen. Uiteindelijk kwamen ze in het Australische Fremantle aan. De *Ondina* heeft nog tot 1960 dienst gedaan.

Ondina



De *Ondina* is het enige Nederlandse schip dat een zeeslag won in de Tweede Wereldoorlog. Het speelde daardoor een grote rol bij de propaganda van de geallieerden.



Bij de zeeslag kwam kapitein Horsman om het leven. Ter nagedachtenis is een flatgebouw in Zwijndrecht naar hem vernoemd.



Na de oorlog werd de *Ondina* het vlaggeschip van Shell.

INTERVIEW MET PROFESSOR LALEH KHALILI

Vechten tegen de bierkaai

Professor Laleh Khalili schreef boeken over de moeilijke omstandigheden van Palestijnen in vluchtelingenkampen, en over de uitwassen van contra-terreur maatregelen zoals martelingen en Guantanamo-Bay. Toen was ze toe aan een wat lichter onderwerp. Bij toeval werd ze gevraagd om onderzoek te doen naar de maritieme wereld op het Arabisch schiereiland. Ze verdiepte zich in de wereld van rederijen, schepen en havens in het Midden-Oosten. Ze maakte twee reizen mee op containerschepen. En ze schrok van wat ze allemaal aantrof tijdens haar onderzoek. Leven op zee bleek helemaal niet zo'n licht onderwerp. Ze schreef er een nieuw boek over: *Sinews of War and Trade: Shipping and Trading in the Arabian Peninsula* (Oorlogs- en handelsverbindingen: scheepvaart en handel op het Arabisch schiereiland). Professor Khalili was in Nederland voor een lezing. Diepgang had van tevoren een interview met haar. We ontmoeten elkaar bij een bak koffie op de Erasmus Universiteit. Ik vraag haar wat het meevaren aan boord voor haar heeft betekend.

Professor Khalili, u heeft geen familie of bekenden die op zee werken. U kreeg dus te maken met een hele nieuwe wereld. Heeft dat uw leven veranderd?

“Ja, in alle mogelijke opzichten. Het was geweldig om op zee te zijn. Ik ben opgeleid als scheikundig ingenieur, dus ik vond ook alle techniek aan boord fascinerend. Aanvankelijk had ik de angst dat de scheepsbemanning me misschien als een soort van indringer zou beschouwen, maar ik voelde me juist heel welkom. Ik was ook een soort van afleiding,” vertelt Khalili. Met een glimlach: “Jongere bemanningsleden vroegen mij zelfs om raad voor hun liefdesleven. Maar ik weet ook: ‘What happens on a ship, stays on a ship.’ Deze wereld heeft me geraakt en

ik zal de maritieme industrie ook niet meer loslaten.” Professor Khalili vertelt vervolgens waarom ze aan dit onderzoek is begonnen: “Een rode draad in al mijn onderzoek zijn de ‘underdogs’ in onze wereld. Daarbij richt ik me vooral op structuren en mechanismen die zich op globaal niveau afspelen. Zo is de scheepvaart bij uitstek een globale industrie. Maar juist die ondoorzichtige structuur maakt de positie van zeevarenden lastig en eenzaam. Natuurlijk, het leven aan boord is anders dan 200 jaar geleden. Toen waren er te veel mensen op een schip, was er niet genoeg ruimte om te slapen, was er vaak niet genoeg te eten. Tegenwoordig is er echter sprake van te weinig mensen aan boord. De zeevarende moet heel veel kunnen – ‘multiple jobs’ – maar wordt daar niet genoeg voor gewaardeerd. Je moet tegen het routine-matige karakter van het werk kunnen. En de papieren werkdruk is hoog geworden. In de jaren '80 las je al dat een kapitein zei: als de kopieermachine niet werkt, kan er niet gevaren worden. Dat is nu met de computer alleen nog maar erger geworden. Wat daarnaast typisch een gevolg is van de globalisering: het verschil in contracten aan boord. Het ene bemanningslid vaart 2 maanden, de ander 9 maanden. De salarisverschillen zijn groot. Zeevarenden zijn kwetsbaar voor uitbuiting. Belangrijk is daarbij het punt: de moeilijke omstandigheden die ik heb onderzocht in het Midden-Oosten, zijn misschien een voorbode van wat in de rest van de wereld kan gebeuren.”

In uw boek beschrijft u de soms onrechtvaardige omstandigheden waaronder zeevarenden moeten werken. Hoe zou je die kunnen veranderen?

“Politiek ben ik links georiënteerd, dus ik geloof in collectieve actie – arbeidsovereenkomsten, organisaties die werknemers vertegenwoordigen etc. Het is een taai gevecht om slechte arbeidsomstandigheden



te verbeteren. Wat mij opviel: aan boord wordt minder gestaakt dan aan de wal. En vroeger werd er meer gestaakt dan tegenwoordig. In de jaren '60 waren de vakbonden veel sterker. Eén van de factoren is dat je nu gemakkelijk van een schip wordt weggestuurd als in de ogen van de werkgever voor problemen zorgt. Globalisering maakt je bovendien kwetsbaar: voor jou tien anderen, waar vandaan dan ook. Bij mijn onderzoek heb ik waargenomen dat in het Midden-Oosten of veel andere landen geweld niet wordt geschuwd. Ik besef ook dat het voor de klassieke vakbonden heel moeilijk is om hier wat aan te doen. Het is een moeilijke strijd, vechten tegen de bierkaai.”

Vanuit de maritieme welzijnsorganisaties doen we een beroep op menselijke waarden (“humanitarian values”) en verantwoord ondernemen. Heeft dat zin volgens u?

“Ik heb wat onderzoek kunnen doen in de archieven van de Mission to Seafarers. Laat ik vooropstellen: die doen belangrijk werk. Bijvoorbeeld: bij schepen aan de ketting, waar de bemanning is achtergelaten. Dan brengen zij de boodschap: ‘Ik ben er voor je. Ik geef je hoop.’ Tegelijkertijd moet ik ook vaststellen dat de welzijnsorganisaties wel eens de rol

van de vakbonden overnemen en daarmee verandering kunnen tegenhouden. In plaats van te werken aan structurele verbetering gaat alle energie naar een individueel geval. Maar soms is gewoon een rechtszaak nodig of moet er actie gevoerd worden. De maritieme organisaties zijn net als de ITF inspectie afhankelijk van industrie-geld en dat maakt het ook lastig.”

In de aankondiging van uw boek wordt gesproken over een “romantische blik” op de scheepvaart. Wat bedoelt u daarmee?

Voor mijn onderzoek heb ik ook maritieme romans gelezen, bijv. van Melville en Conrad, want die vinden taal voor de beleving van het varende leven. Maar met een “romantische blik” bedoel ik vooral het zogenaamde mooie beeld dat sommigen hebben van het leven op zee: de weidse zee als een symbool van God; de geweldige ervaring van de golven; ik ben op die prachtige oceaan. Maar echte zeelui praten helemaal niet zo. Natuurlijk, ze houden wel van hun werk. Een maritieme loopbaan is ook een bijzondere combinatie van leven en werk. Je hebt fysiek uithoudingsvermogen nodig en je moet voortdurend scherp blijven. Een zonsopgang boven zee kan geweldig mooi zijn. Maar we moeten het tegelijkertijd niet romantiseren. Verveling, herhaling en eenzaamheid liggen op de loer. Niet voor niets is het zelfdodingspercentage onder zeevarenden het hoogst van alle beroepen. Er is dus altijd een spanning tussen geweldig mooie en hele zware omstandigheden waaronder dit werk gebeurt. En de balans lijkt nu naar één kant door te slaan. Aan de wal gaan is bijvoorbeeld heel moeilijk geworden. Het lijkt misschien maar een klein verschil of er 24 uur of nog maar 18 uur tijd is om van boord te gaan, maar het maakt een groot verschil. Het ontnemt namelijk wel net de mogelijkheid om je even te ontspannen. Ik heb zelf

meegemaakt hoe de havens lonkten, maar je mocht niet van boord.”

Wat misschien wel positief is om te noemen: is er aan boord geen sprake van goede samenwerking tussen heel verschillende nationaliteiten? Kun je de internationale gemeenschap op een schip niet als een voorbeeld voor de rest van de wereld beschouwen?

“Ja, dat is zo. Maar voor een deel wordt er ook langs elkaar heen geleefd. Op de schepen waarop ik meevoer, deden de Kroaten en de Filippijnen ieder hun eigen ding. Ze hadden elk hun eigen leven. Wat ik ook heb gemerkt is dat het sociale leven aan boord sterkt verandert. Op het eerste schip waarop ik meevoer, was geen internet. Op het tweede schip wel en dat maakte een groot verschil.”

Tenslotte, in uw boek spreekt u ook over één van onze nationale beroemdheden: Hugo de Groot. Hij is de uitvinder van de “vrije zee” zodat scheepvaart in de internationale wateren een onbelemmerde doorgang kan hebben. Maar u bent niet zo positief over dit idee...

Sinews of War and Trade: Shipping and Capitalism in the Arabian Peninsula is verschenen bij Verso en kost \$29,95. Dank aan Dr. Jess Bier, die bij het interview aanwezig was. Professor Laleh Khalili sprak de lezing ‘The Life of Commerce at Sea: power, inequality and loneliness on international waters’ uit op uitnodiging van het ‘Department of Public Administration and Sociology’ aan de Erasmus Universiteit Rotterdam.

“De vrije en vrije handel bestonden alleen voor hen die kanonnen en oorlogsschepen bezitten. Het idee van Hugo de Groot was mooi, maar het werkte alleen positief voor de koloniale machten. Heel veel staten – en dus heel veel mensen – profiteren helemaal niet van de zogenaamde vrije handel. Wereldwijd werkt het zoals in dat boek ‘Animal Farm’: iedereen is gelijk, maar sommigen zijn meer gelijk dan anderen. Al vele jaren worden de mogelijkheden onderzocht om de rijkdommen van de diepzee en Antarctica te exploiteren. Ik las over een VN-conferentie die in de jaren ’70 is begonnen. Ik hoop dat niet alleen de Noord-Atlantische landen nut ondervinden van deze rijkdommen zullen. Misschien gaat, omdat er ook andere niet-Westerse landen op zee zijn verschenen, zoals China, het machtsverwicht wat verschuiven. Hopelijk zijn dan ook kleinere landen niet uitgesloten van de enorme winsten die op zee worden gemaakt.”

Stefan Francke





Piraterij

In maart 2019 stemde de Eerste Kamer in met de wet ter bescherming van de koopvaardij. Binnen de politiek ging daar een jarenlange discussie aan vooraf. En is er meer dan tien jaar voor gelobbyd door de redersvereniging, vakbond, zeemansgezinnen en natuurlijk ook de Nederlandse Zeevarendencentrale.



Wet ter bescherming koopvaardij

De wet maakt het mogelijk dat onder Nederlandse vlag varende schepen kunnen worden beschermd door gewapende particuliere beveiligers. Dit in principe in het Somalische piratengebied, maar als er aanleiding is, kunnen ook andere risicogebieden worden aangewezen.

Sinds maart vorig jaar is er echter sprake van een radiostilte. Naar verluidt is men hard aan het werk met de onderliggende regelgeving. Er moet namelijk eerst een 'algemene maatregel van bestuur' komen voordat de wet in werking kan treden. Het gaat hierbij om de haken en ogen, de mitsen en maren van de zaak. Zoals bijvoorbeeld de certificering van de beveiligers en het overheidstoezicht daarop. Je wil namelijk geen boevenbende op je schip. Een ander voorbeeld is de opslag van vuurwapens en munitie aan boord. Zou jij als gewone zeevarende een AK-47 in je hut willen tegenkomen? En een ander heet hangijzer is de vraag wie welke beslissing neemt. Is het de kapitein die bepaalt wanneer er gericht geschoten wordt?

Dat men in andere landen hier al lang en breed uit is doet niet ter zake. De algemene maatregel van bestuur is nog altijd niet genomen. Dat betekent dat zeevarenden op een schip onder Nederlandse vlag nog steeds niet legaal door anderen dan door mariniers beschermd mogen worden. En mocht de wet in eindelijk in werking treden, dan geldt die voorlopig alleen in het Somalische gebied ...





Niet langer Somalië

Piraterij



Bronnen: De Volkskrant, 27 januari 2019 / Nieuwsblad Transport, 9 juli 2019 / Trouw, 17 januari 2020 / KVN website / ITF website / Klaas Willaert, *Moderne Piraterij in Oost- en West-Afrika*, 2018 / Het Marineblad, maart 2019, november 2019 / *Pirates of the Caribbean* – Victor Enthoven /

Op de website van de redersvereniging valt te lezen dat in 2019 honderdtweeënzestig gevallen van piraterij en gewapende overvallen op zee plaatsvonden. Van die 162 incidenten vonden er 64 incidenten plaats in de Golf van Guinee, vonden alle 4 kapingen van 2019 er plaats en voeren 10 van de 11 schepen waarop werd geschoten in deze Golf.



worden meegenomen en pas vrijgelaten als er losgeld is betaald. In 2018 werden er 78 personen gegijzeld. In 2019 waren het er 121. Dat komt grofweg overeen met 90% van het totale aantal ontvoeringen op zee dat jaar. De daadwerkelijke aantallen liggen waarschijnlijk hoger omdat niet alle aanvallen worden gemeld.

in de Golf van Guinee

Ook in het Nieuwsblad Transport, is over 'hotspot' Golf van Guinee geschreven.

Bertrand Monnet, deskundige in 'economic crime management', komt hierin aan het woord. Volgens hem is het leeuwendeel van de aanvallen toe te schrijven aan groepen piraten uit Nigeria. In een artikel in de Volkskrant wordt een andere deskundige opgevoerd. Het is Jake Longworth. Hij vertelt dat de Nigeriaanse bendes goed zijn georganiseerd. Ze volgen een beproefde werkwijze.

Vanaf grote vissersboten op zee stappen ze over op speedbootjes, waarna ze toeslaan op tankers of bulkschepen. Aanvallen zijn gemeld tot 120 mijl uit de kust en zijn zeer gewelddadig. Tot voor een paar jaar kaapten de Nigerianen voornamelijk olietankers voor de lading, maar nu dat minder lucratief is door lagere olieprijsen storten ze zich op ontvoeringen. Gekidnapte bemanningsleden

Het is niet makkelijk te begrijpen waarom de piraterij daar zo toeneemt. Als oorzaak wordt gedacht aan de combinatie van wisselende olieprijsen, grote corruptie en zwakke staten. Daarnaast zijn de kustwachten slecht uitgerust en is in een aantal landen de wetgeving om piraterij aan te kunnen pakken überhaupt niet aanwezig. Dus als piraten al gepakt worden kan een rechter ze niet veroordelen omdat het niet verboden is wat ze doen.

De West-Afrikaanse staten zullen stabielere moeten worden en effectiever moeten optreden. En dat kan alleen als er goede wetgeving is.

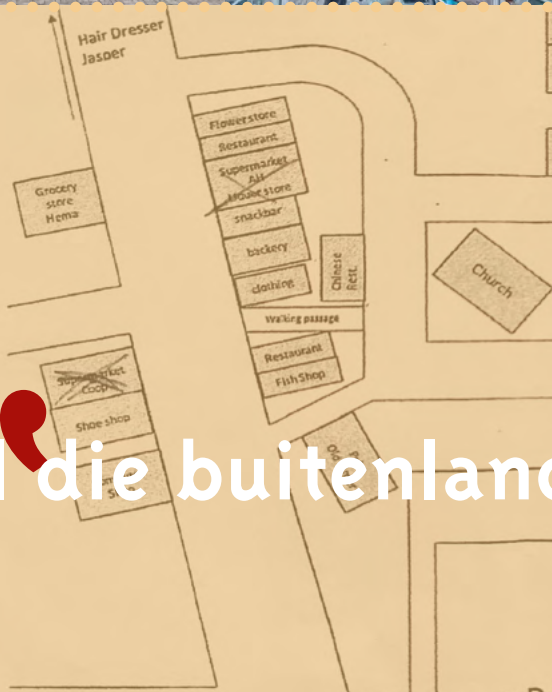
Snel betere wetgeving invoeren? Daarbij moet ik vooral hopen dat er geen voorbeeld genomen wordt aan Nederland!

Helene Perfors

BEZOEK ISG THE BR

INT. SEAFARERS' CENTER
THE BRIDGE

EUROPOORT - ROTTERDAM



If you would like
a coffee, tea or a
chocolate drink,
do not hesitate to
ask because it is
free of charge

Al die buitenlanders in ons dorp

BRIDGE in OOSTVOORNE

Na mijn bezoeken aan zeemanshuizen in ondermeer Vlissingen, Moerdijk en de Eemshaven heb ik nu een afspraak in het centrum voor zeevarenden in Oostvoorne. Het heet 'the Bridge' en het valt me op dat het anders is dan de andere centra in Nederland. Allereerst bestaat het nog maar drie jaar. Ten tweede bevindt het zich niet in een havengebied. Ten derde is er geen bar of bier in het centrum te vinden.

The Bridge presenteert zichzelf dan ook als 'een servicepoint met benefits'. In deze kleine ruimte kun je internetten, geld wisselen of even hangen op de bank. Het allerbelangrijkste voordeel echter: het centrum staat midden in het dorp. En dat dorp telt vele voorzieningen zoals een aantal supermarkten, winkels, kroegen en restaurants. "Als je hier bent, hoef je even helemaal niet meer aan je schip te denken," vertelt één van de vrijwilligers, je bent in een heel andere omgeving. In het begin werd er wel wat vreemd aangekeken tegen al die buitenlanders in het gegoede Oostvoorne, maar nu is iedereen er wel aan gewend. De winkeliers zijn er zelfs blij mee. Bovendien kun je ook nog de omgeving van het dorp verkennen. Zo gaat een kapitein met zijn vrouw en dochter graag in het bos wandelen als ze aangemeerd zijn in de haven van Rotterdam."

o, dat was eerst wel vreemd ...”

International Seafarer's Center The Bridge, Cultureel Centrum De Man, Burgemeester Letteweg 30, Oostvoorne, 06-32274725. Het centrum is iedere werkdag geopend van 15.00 tot 21.30 uur.



AANKOMST



THE BRIDGE

The Bridge is iedere werkdag geopend van drie uur 's middags tot half tien 's avonds. Ik kom binnen wanneer de vrijwilligers van die middag aan de koffie zitten: Fred, Etke, Paul, en Cok. Er is een groep van ruim 30 vrijwilligers die het centrum draaiende houdt. Er wordt telkens in twee ploegen van twee of drie personen gewerkt – met in ieder geval een chauffeur en een gastheer/vrouw. De eerste ploeg is bezig tot 6 uur, dan neemt de andere ploeg het over. De meeste vrijwilligers hebben op de één of andere manier wel een link met de scheepvaart of de haven, anderen vinden het gewoon belangrijk om zeevarenden een goede ontspanningsmogelijkheid te bieden. Nu de manager onlangs is gestopt, is men wel naarstig op zoek naar een coördinator. Hopelijk wordt die snel gevonden.



Terwijl we hierover in gesprek zijn, komt er – toeval of niet – net een kandidaat-vrijwilliger binnengelopen. Bram werkt in de offshore, is dus telkens vier weken weg, maar in de vier weken dat hij thuis is, wil hij zich wel verdienstelijk maken.

De koffiemachine blijft intussen bezig en ook havendominée Helene Perfors komt even buurten. The Bridge is niet een kerkelijk gebonden centrum, maar er is wel een kast met religieuze lectuur aanwezig. Bovendien biedt vanavond de kerk van Oostvoorne zeevarenden een stampotmaaltijd aan.

“De meeste bezoekers zijn Filippijnen en Indiërs en verder alle mogelijke andere nationaliteiten. De haven van Rotterdam is zo groot. Bijna iedere dag zijn er wel bezoekers, met een uitschieter op kerstavond. Afgelopen 9 januari mochten we onze tienduizendste bezoeker begroeten!”



VERTREK MET DE BUS ECT-TERMINAL MAASVLAKTE

Genoeg koffie gedronken. Ik ga met Fred op pad. Zelf werkt hij bij een brandstofdepot, maar zijn broer is al 42 jaar verbonden aan de maritieme sector. Als chauffeur van het busje moet hij soms ver rijden. “The Bridge bestrijkt de hele Europoort westelijk van de Calandbrug bij Rozenburg. Als er zich geen bezoekers melden om opgehaald te worden, gaan we vaak zelf een schip bezoeken. Dan kunnen we over The Bridge vertellen en soms gaan ze dan direct mee.”

Na aanmelding bij de ECT-Terminal rijden we tot vlak bij één van de containerreuzen, waar het een drukte is van kranen en zelfrijdende vrachtwagens. Voor mij is het bezoek aan de negen maanden oude “Ever Glory” weer eens wat anders dan rondkijken op een baggerschip. Ook hier moeten we ons natuurlijk aanmelden en dan worden we door de Indiase eerste stuurman ont-



vangen in de dock office. “Het had een rustig dagje moeten worden,” verzucht hij, “maar er gingen wat dingen mis en ik eindigde met een enorme stapel papierwerk. Ik wil zeker even naar de wal.” Terwijl er buiten wordt gebunkerd en stores worden geladen, praten we nog wat met opvarenden. Uiteindelijk gaan er vier Indiase bemanningsleden mee met het busje.



OPHALEN ANDERE PASSAGIER EGT-TERMINAL MAASVLAKTE

We rijden nog even door naar de roze containerreus erachter: de 'One Aquila'. Er stapt een Filippijnse kok bij ons in. Rond 6 uur moeten er nog vier collega's van hem worden opgehaald. Belangrijk is dat de bemanningsleden hun paspoort en een gestempelde bemanningslijst bij zich hebben, anders komen er problemen bij de poort. Eenmaal buiten het haventerrein trapt Fred even op het gaspedaal: de eerste stuurman wil graag een paar plantjes kopen, dus we moeten wel voor sluitingstijd van de bloemenwinkel terug zijn in Oostvoorne.



AANKOMST IN DORP OOSTVOORNE

En dat lukt! Direct na de registratie in The Bridge, spoeden de Indiërs zich naar de bloemenwinkel. De eerste stuurman wil graag wat groen aan boord. Ik vraag de eigenaar van de bloemenwinkel naar zijn ervaringen met klanten van The Bridge: "Ja, die komen hier regelmatig. Ze maken vaak foto's van de bloemen en kopen wat plantjes voor in de hut." Ik loop ook even naar één van de supermarkten. Vanachter de servicebalie wordt mij verteld: "We zien natuurlijk niet of het zeevarenden zijn, dat staat niet op hun voorhoofd. Maar er komen veel Aziaten en ook Russen. Ze kopen heel veel chocolade en chips, soms echt een heleboel." Een mevrouw in de rij achter me lacht bevestigend. Ook in de computershop verderop schijnen ze goede ervaringen te hebben met de onregelmatige gasten.





Terug in het centrum maak ik kennis met de aantredende vrijwilligers Lizzy en Guus. Guus heeft nog eens vier bemanningsleden van de ‘One Aquila’ opgepikt. Hij zal later op de avond alle bemanningsleden weer terug gaan brengen. Lizzy is min of meer vanaf het eerste begin bij het centrum betrokken. Guus heeft jaren als hotelmanager op de P&O Ferries gewerkt en vindt het belangrijk om nog wat voor zijn Filipijnse (oud-)collega’s te kunnen betekenen. De bemanning van de “Ever Glory” meldt zich in het centrum. Een biertje is eventueel beschik-

[illegible]

baar in het Cultureel Centrum boven, maar de heren besluiten toch verderop even te gaan kijken, waarbij er ook gegeten kan worden. Hun spullen kunnen in The Bridge blijven staan. Wij praten intussen verder. “Het zou handig zijn als er nog een busje bij kwam. Of gewoon een personenauto. Nu moeten we af en toe een taxi bellen als het te druk is.” De financiën zijn bij de zeemanshuizen natuurlijk altijd een moeilijk verhaal. “Er is geld vanuit de bedrijven en het Port Welfare Committee, maar we zouden graag meer structurele toezeggingen hebben. Want we willen graag meer organiseren. Iedereen vindt de inzet voor het welzijn van zeevarenden fantastisch, maar het mag vooral geen geld kosten. Vanachter een veilig bureau voelt het nu eenmaal anders dan wanneer je maanden aan boord bent.”



VERTREK

Guus gaat straks het eerste groepje bemanningsleden terugbrengen. Voor mij is het mooi geweest. Ik besluit de plaatselijke horeca ook eer aan te doen, en haal twee broodjes kroket. Terwijl ik weg rijd, zie ik net de Indiase bemanningsleden teruglopen naar The Bridge. Straks zitten ze weer tussen de containers. Hopelijk kunnen zij door dit intermezzo er weer even tegen.

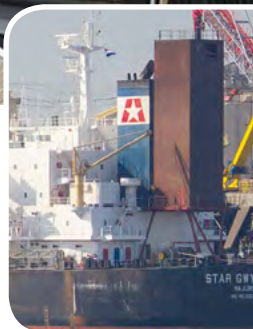
GEZIEN EN GELEZEN



LELIJK EN



ODIT GEHOORD VAN MARK VAN WONDEREN? HIJ IS EEN JOURNALIST DIE EEN FOTOBOEK HEEFT GEMAAKT VAN ALLE 1090 CHINEES INDONESISCHE RESTAURANTS IN NEDERLAND. HIJ HEEFT GEPROBEERD ZE ZO LEELIJK MOGELIJK IN BEELD TE BRENGEN. HET IS EEN SUPERGRAPPIG BOEK GEWORDEN. JE MOET WEL DE HUMOR INZIEN VAN DE TREURIGHEID VAN DEZE BOUWSELS. EN ER NIET MEE ZITTEN DAT NIET ALLE RESTAURANTS IN DE REGEN ZIJN GEFOTOGRAFEERD.



TREURIG

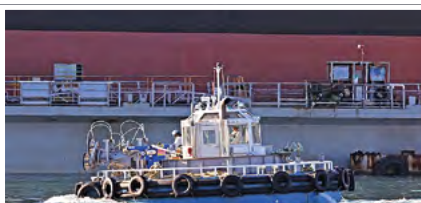
Heel wat zeevarenden hebben ook wel gevoel voor komische lelijkheid. Dat blijkt uit het hoge aantal bezoeken die ze brengen aan de website en facebookpagina van 'Ugly Ships'. Zij stellen zelf ook foto's beschikbaar van allerlei lelijkheid die ze op zee aantreffen. Het zijn er inmiddels zoveel dat er allerlei subcategorieën zijn. Je kunt denken aan merkwaardig schilderwerk, schoorstenen van vreemde proporties of afschuwelijke accommodaties.

Mark van Wonderen is inmiddels zo gefascineerd door architectonische misbaksels dat hij op zoek is gegaan naar het treurigste bouwwerk van Nederland. Zijn conclusie: de snackbar 'de Paddenstoel' in Nijkerkerveen.

Persoonlijk doet dit gebouw mij erg denken aan de schepen in de categorie 'lulligheid' bij Ugly Ships.

Van Wonder borduurt had zoveel plezier bij het maken van zijn boek over Chinese restaurants, dat hij verder ging met een reisgids. Er staan routebeschrijvingen in langs de minst geslaagde bouwsels van Nederland. Bij Ugly Ships schijnt men trouwens bezig te zijn met het organiseren van een cruise waarbij men tal van drijvends lelijks te zien krijgt. Er zijn al een aantal schepen gevonden die bijzonder geschikt zijn om de reis mee te gaan maken!

Léon Rasser



Onrechtmatig gebruik van



Ontslag op staande voet is de zwaarste sanctie die een werkgever kan opleggen. Aanleiding daartoe zijn gedragingen van een werknemer, zodanig dat van de werkgever niet meer in alle redelijkheid verlangd kan worden dat het dienstverband voortgezet wordt. En dat zijn gedragingen zoals geweld, fraude, opzettelijke roekeloosheid of dronkenschap.

Eigen policy

Iedere rederij kan op dit vlak binnen de onderneming eigen beleid voeren. Met een alcohol- en drugspolicy bijvoorbeeld, dat een onderdeel is van de arbeidsovereenkomst, worden allerlei aspecten geregeld. De belangrijkste daarvan zijn preventie, regels over het gebruik van alcohol of verdovende middelen, begeleiding van verslaafde medewerkers en sancties in geval van overtreding. Een werkgever heeft voor het invoeren van een alcohol- en drugsbeleid instemming van de Ondernemings-

raad nodig, indien deze er is. Jammer voor de werknemers is er nog een groot aantal rederijen waar geen OR is ingesteld terwijl dit volgens de wet wel zou moeten.

Kortste eind

Alcohol (en drugs) gaan niet samen met varen. Wanneer een zeevarende zich niet houdt aan de alcohol- en drugs policy, dan trekt deze meestal aan het kortste eind. Men krijgt te maken met ontslag op staande voet, tenzij aangetoond kan worden dat er sprake is

an alcohol en bubbelbad



STAANDE VOET

van een alcoholverslaving. Dat is namelijk een ziekte. Volgens de wet mag een werkgever een werknemer niet ontslaan tijdens ziekte. Bij ontslag wegens drankgebruik kijkt een (vakbonds)jurist meestal of de reder zo'n alcohol- en drugspolicy heeft. Daarnaast wordt er ook gekeken naar wat gebruikelijk is aan boord. Wordt er tijdens of vooraf aan het eten doorgaans een biertje of een glas wijn gedronken?

Persoonlijke levenssfeer

Wat betreft de privacy is het belangrijk om het (mensen)recht op een privéleven en het (grond)recht op eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer in het oog te houden. Zo mag een werkgever een werknemer niet verbieden om buiten werktijd alcohol of drugs te gebruiken, tenzij dit gevolgen heeft voor diens functioneren. Dus als er niet aan boord gedronken mag worden, pas dan op dat er in het zeemanshuis niet teveel ingenomen

wordt. (Overigens wordt de laatste tijd steeds duidelijker hoe schadelijk alcoholgebruik is. Inmiddels luidt het advies: drink niet of hooguit één glas alcohol per dag. Maar dit terzijde.)

Interne regels en bubbelbad

Het overtreden van interne regels kunnen ook gedragingen zijn die een ontslag op staande voet rechtvaardigen. Zo kon een Nederlandse cruisereederij het niet waarden dat een werktuigkundige werd aangetroffen in het bubbelbad met een welgevallige passagier. Intieme omgang met passagiers aan boord is uit den boze. Hij kon zijn biezen pakken. De machinist had geluk, want de vakbondsjurist wees de rederij erop dat deze geen bubbelbadpolicy had. Het dienstverband is toen in goed overleg afgewikkeld. De werktuigkundige en de welgevallige dame zijn overigens later in het huwelijk getreden.

Jos Hilberding





Echte man

“Al heb ik er maar één iemand mee geholpen dan is ‘t het al waard geweest”, hoor je

mensen wel eens zeggen. Als leraar van een zeevaartschool had ik niet kunnen bevroeden dat deze uitspraak zo’n waarheid zou blijken bij student X. Een ietwat teruggetrokken meid, die het liefst achterin de klas zat met een petje diep over de oren getrokken. Duidelijk niet gelukkig.

Op een gegeven moment vroeg X of ze mij kon spreken. Het werd een emotioneel gesprek waarbij, zo realiseerde ik mij al gauw, luisteren een stuk belangrijker was dan spreken.

Het hoge woord kwam eruit. X was biologisch X, maar gevoelsmatig Y, een man dus. Het verraste mij in het geheel niet. Een lang traject met Y volgde, waarbij ik vooral mijn gevoel moest volgen. Enige begeleiding voor docenten in deze situatie bestaat er niet. Bij een verzoek om hulp bij de transgenderstichting kwam pas na maanden een antwoord. Kort samengevat kwam het neer op: “Wij kunnen voor u niet veel betekenen”. Fijn, dank u.

De tijd verstreek, stapje voor stapje gingen we samen door het proces en het moment brak aan dat Y op stage ging. Hoe kan ik die stagetijd samenvatten? Wel, laten we het er op houden dat de zeevaart, en met name de kustvaart, nog niet geheel klaar is voor transgendercollega's.

Om maar één van de dingen te noemen die Y overkwam: een Russische stuurman zou in een dronken bui wel weer even een echte vrouw van hem maken. Er volgden handelingen waar men aan de wal een aantal maanden de cel voor in moet. Aan boord werd het met de bekende mantel der liefde bedekt. De kapitein was in dezen ook niet echt een hulp met opmerkingen als “Jij kiest ervoor om als transgender op een schip te gaan werken, dus nu niet gaan klagen dat je dit soort dingen overkomt.”

Zeemansredeneringen ... hoe erg kloppen ze soms niet? Uren heb ik 's avonds met Y aan de telefoon gehangen als hij het leven aan boord totaal niet meer zag zitten en het liefst de volgende haven van boord wilde. Varen was niets voor hem. Niet eens alleen om de problemen die het transgender zijn aan boord meebracht, maar vooral het van huis zijn. Het missen van een sociaal leven. Enfin, de nadelen van het varen wogen zwaarder dan de voordelen.

Lang leve de mogelijkheid van Whatsapp om via Wifi te bellen, anders waren deze gesprekken onbetaalbaar geweest. Nou ja, onbetaalbaar bleken ze sowieso, maar dan omdat aan het eind van zo'n soms wel twee uur durende huil, zwijg, vloek en frustraties-uitende telefoonsessie Y meestal weer een lichtpuntje aan het eind van de tunnel zag. En het weer een poosje ging. Of dan tenminste tot de volgende sessie. In elk geval heeft Y mij er wel van kunnen overtuigen dat hij geen zeeman was, dat de zeevaartschool niet de juiste keuze was geweest. Daarentegen heb ik Y ervan kunnen overtuigen dat hij deze stage wel af moest maken. Omdat hij dan op zijn minst kon zeggen een MBO-opleiding afgerond te hebben. Omdat hij dan al die criticasters op de vloot een enorme poep recht in het gezicht zou laten ruiken. Omdat hij dan iets gepresteerd zou hebben waar hij de rest van zijn leven apetrots op zou zijn. En niet in de laatste plaats: omdat hij mij dan ontzettend trots zou maken.

En zo geschiedde dat aan het eind van het schooljaar een trotse mooie stoere jongeman, vergezeld door veel familie zijn diploma kwam halen. Voor het schrijven van dit stukje heb ik contact met hem opgenomen en gevraagd of ik dit verhaal mocht publiceren. Er werd volmondig toestemming gegeven. Want een echte man? Die is trots op wie hij is.

Menno Jacobs





Het is voorjaar, we zitten in de tuin.
Vader leest, moeder slaapt en de poes
mag van mijn ijsje proeven.

Daar is een vliegtuig
de lucht gilt ervan.
Vader springt op.
Stil maar, zegt hij tegen moeder
en ik zie hoe bang ze is.

Daarna doen we het gras.
Moeder gaat thee zetten
en vader vertelt van de oorlog.

J. Kruit

ZEEWIERSUM

O nee! Homo's aan boord!

Er bestaat een ongeschreven regel onder zeevarenden, dat er aan boord over een aantal zaken niet gepraat wordt. Of, eerlijker gezegd, niet gepraat kán worden. Want deze onderwerpen zijn vaak zó beladen dat een conflict niet uitgesloten kan worden, wanneer je toch de euvele moed hebt om deze regel met voeten te treden. Niemand is gebaat bij ruzie aan boord. Je kunt rustig over voetbal praten, over auto's, over lading of vreemde beslissingen van de rederij, maar sommige onderwerpen blijven onbesproken.



Helaas weet ik haast niets over voetbal en van auto's nog minder. Daardoor beperk ik me meestal tot de laatste twee genoemde onderwerpen. Maar soms gebeurt het een enkele keer dat het gesprek in de richting van de taboes verdaagt. Soms wordt er tóch gesproken over religie of zelfs over politiek! En hoewel er in een mannen-gemeenschap natuurlijk ook veel over 'vrouwen' gesproken wordt, moet dat laatste vooral niet afwijken van wat door zeevarenden als 'normaal' wordt beschouwd. Gaat het aan de wal met regelmaat over 'anders geaarden', genderneutralen of gelijke rechten voor man en vrouw, aan boord gaat het over klassieke mannetje-vrouwtje relaties. 'Gewoon, zoals het hoort ...'

Het valt op dat, nu het op Nederlandse schepen meer uitzondering dan regel is dat er nog Nederlanders aan boord zijn, onder de bemanningen uit Rusland, Estonia of andere voormalige Oostbloklanden, dezelfde taboes gelden. Maar vaak nog extremer.

Toen enkele jaren geleden in Nederland bij wet geregeld werd dat homo's of lesbo's met elkaar mochten trouwen, brak er aan boord over dit onderwerp een stevige woordenstrijd uit. Hoewel de nieuwe

officieren (uit voormalige Oostbloklanden en Rusland) echt wel hun best deden om te aarden op Nederlandse schepen met Nederlandse zeden en gebruiken, was trouwen tussen twee mensen van gelijk geslacht echt een brug te ver. Toen ik eens op de man af aan een Estonische HWTK vroeg of hij vond dat mannen en vrouwen gelijke rechten moesten hebben, beaamde hij dat, met iets van trots in zijn stem. Toen ik hem vervolgens vroeg of daar ook de rechten om te trouwen bij hoorden, zag hij de bui al hangen.

Fél reageerde hij dat dié rechten daar niet bij hoorden! Dat was iets héél anders, het was ... niet normaal.

"Wanneer mijn zoon vertelt dat hij homo is en wil trouwen met een man, sla ik hem het huis uit en wil ik hem nooit meer zien!" was zijn letterlijke oordeel.

Dan rest de vraag waarschijnlijk bij sommige lezers: werken er op de vloot ook wel eens homo's?

In mijn meer dan veertigjarige carrière heb ik niet echt een voorbeeld meegemaakt van een uitgesproken (belijdende) homo aan boord. Zal het zijn zoals bij het voetbal? Ze zijn er wel, maar je ziet ze niet?

"En die Filippijnen dan, daar zijn er vast wel bij die elkaar

meer dan leuk vinden ..."

Dat zal best, hoewel een Filippijn natuurlijk van nature al veel lichamelijker is dan een 'nuchtere' Nederlander. Toen ik voor de medische keuring in de wachtkamer zat, kwam er een ploeg Filippijnen onder begeleiding van een scheepsagent binnen. Ze aarzelden geen moment om bij elkaar op schoot te gaan zitten, toen bleek dat er niet voldoende stoelen waren. 'Homo's!' zou menig 'nuchtere' zeeman direct zijn mening klaar hebben. Maar nee, daar steekt voor een Filippijn niet meer achter dan ook te willen zitten. Laten we wel zijn, een voetballer wordt afgerekend op zijn prestaties en een zeeman ook. Zolang dat in orde is, wordt er niet al te diep ingegaan over hoe je bent en wie je bent. Het maakt de zeeman niet veel uit of zijn collega katholiek, protestants, islamiet of iets anders is, zolang ze er anderen maar niet mee lastig vallen en hun werk doen. En dat geldt ook voor geaardheid. Ben je homo? Best, maar val mij er niet mee lastig.

En, nee, daar gaan we het niet over hebben, niet aan boord in ieder geval!

Kees Wiersum

ADRESSEN ZEEMANSHUIZEN EN PASTORES

Amsterdam Centrum voor zeevarenden

Radarweg 32 · 1042 AA Amsterdam · Tel. 020 6117 912

Dominee L.J. Rasser · Tel. 020 6690 065 / 06 22 09 03 34 ·

leon.rasser@nederlandsezeevarendencentrale.nl

Den Helder Centrum voor zeevarenden van de Koninklijke marine

Binnenhaven 76 · 1781 BL Den Helder · Tel. 022 3612 178

Delfzijl / Eemshaven Centrum voor zeevarenden

Borkumweg 2 · 9979 XH Eemshaven · Tel. 059 6516 233

Pastor S. Standhardt · Tel. 050 3127 178 / 06 29 29 69 30 ·

svenserg@nederlandsezeevarendencentrale.nl

Moerdijk Centrum voor zeevarenden

Sluisweg – Roode Vaart · 4782 PT Moerdijk · Tel. 0168 416 650

Dominee H. van der Ham · Tel. 78 6138 280 / 06 53 59 63 80 ·

hvdham@nederlandsezeevarendencentrale.nl

Rotterdam / Oostvoorne Internationaal centrum voor zeevarenden

Burgemeester Letteweg 30 · 3233 AG Oostvoorne · Tel. 06 32 27 47 25

Dominee H.M. Perfors · Tel. 0181 416 751 / 06 53 67 92 65 ·

helene.perfors@nederlandsezeevarendencentrale.nl

Rotterdam / Schiedam Centrum voor zeevarenden

Admiraal Trompstraat 1 · Havennummer 562 · 3115 HK Schiedam · Tel. 010 4260 933

Pastor D. Woodward · Tel. 06 13 77 24 64 · dennis.woodward@mtsmail.org

Terneuzen Centrum voor zeevarenden

Westkolkstraat 40 · Havennummer 562 · 4531 AX Terneuzen · Tel. 0115 695 373

Vlissingen Centrum voor zeevarenden

Ritthemsestraat 498 · Havennummer 562 · 4389 PA Ritthem · Tel. 0118 467 063

Dominee P.Handschin · pascal.handschin@mtsmail.org

Wereldwijd

Dominee S.N.D. Francke · Parelduikerhof 8 · 4332 DA Middelburg ·

Tel. 0118 651 888 / 06 37 00 84 32 · waterbouwpastor@gmail.com

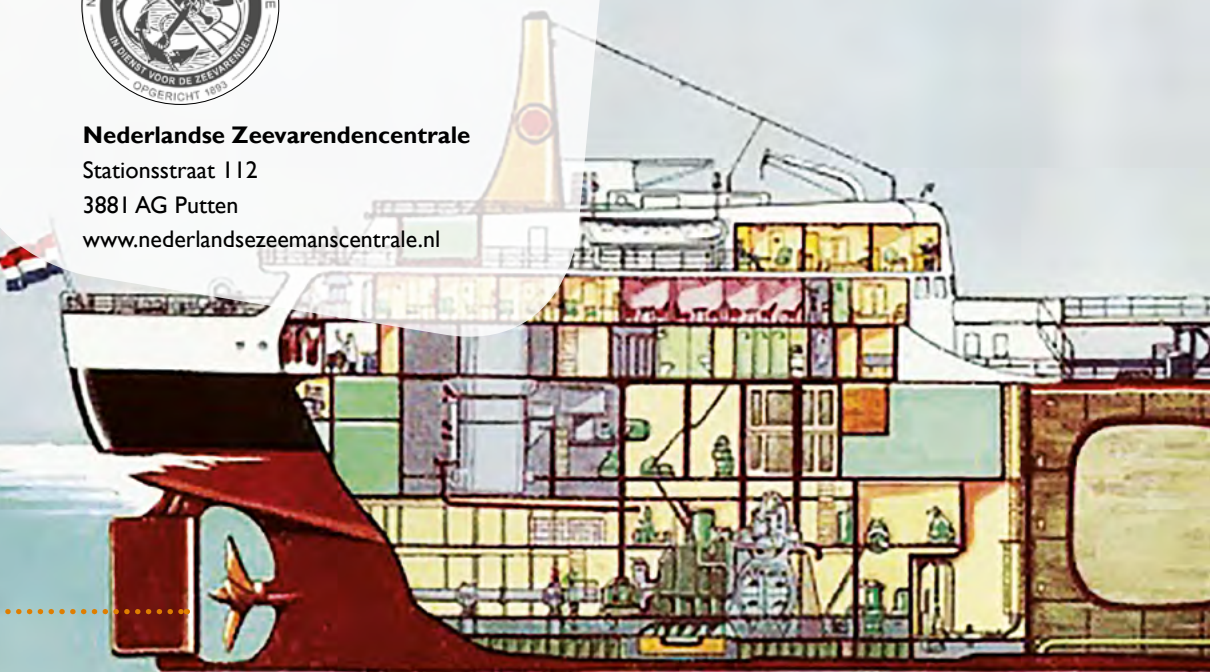


Nederlandse Zeevarendencentrale

Stationsstraat 112

3881 AG Putten

www.nederlandsezeemanscentrale.nl



Stichting Pastoraat Werkers Overzee

Parelduikerhof 8

4332 DA Middelburg

www.spwo.nl